3301
C34

Сибиряков А.

К вопросу о внешних рынках Сибири

33с1
С34
ГИ 98 32 К

КЪ ВОПРОСУ
О
ВНѢШНИХЪ РЫНКАХЪ СИБИРИ.

А. Сибирякова.

СЪ ПРИЛОЖЕНІЕМЪ ПЯТИ ГЕОГРАФИЧЕСКИХЪ КАРТЪ.

ТОБОЛЬСКЪ.
Типографія Губернскаго Правленія.
1894.

П05

33с1
С34

КЪ ВОПРОСУ
о
ВНѢШНИХЪ РЫНКАХЪ СИБИРИ.

А. Сибирякова.

1059832 К

ТОБОЛЬСКЪ
Губернская Типографія.
1894.

А

Дозволено цензурою. Г. Казань, 10 марта 1894 года.

О ВАЖНОСТИ ВОДЯНОГО СООБЩЕНІЯ

МЕЖДУ ТОБОЛЬСКОМЪ И ЕНИСЕЙСКОМЪ

ЧРЕЗЪ УСТЬЯ ОБИ-ЕНИСЕЯ И О ВОДЯНЫХЪ ПУТЯХЪ СООБЩЕНІЯ СИБИРИ,

ВООБЩЕ,

ВЪ СВЯЗИ СЪ ВОЛОКАМИ, КЪ НИМЪ ПРИМЫКАЮЩИМИ.

Въ минувшую навигацію туэрный пароходъ „Св. Иннокентій“ съ баржею*) поднялся по цѣпи чрезъ Шаманскій порогъ на Ангарѣ. Порогъ этотъ считается однимъ изъ самыхъ трудно проходимыхъ на Ангарѣ, что даетъ основаніе предполагать, что далѣе слѣдующій на пути къ Иркутску порогъ Долгій еще менѣе представитъ затрудненій для пароходства и что, такимъ образомъ, послѣднее можетъ дойти до с. Падунскаго, находящагося въ 25 верстахъ отъ Братскаго острога, куда изъ Иркутска ходятъ пароходы**). Можно надѣяться, что пороги, находящіеся между с. Падунскимъ и Братскимъ острогомъ, какъ-то: Падунъ, Пьяный и Похмѣльный, по надлежащей ихъ расчисткѣ, также не представятъ препятствій для пароходства и тогда оно сдѣлается непрерывнымъ отъ Енисейска до Иркутска, т. е. до самого истока Ангары изъ Байкала. Въ настоящее время можно поло-

*) Баржа была 26 саженъ длиною; грузъ (туэрныя цѣпи) около 5,000 пудовъ.

**) Между с. Братскимъ острогомъ и с. Падунскимъ устроена грунтовая дорога при бывшемъ иркутскомъ генералъ-губернаторѣ графѣ А. П. Игнатьевѣ.

жительно утверждать, что послѣдніе два порога, Пьяный и Похмѣльный, нуждаются только въ проложеніи чрезъ нихъ цѣпей и незначительной уборкѣ кое-гдѣ камней, и только одинъ Падунъ, порогъ водопаднаго типа, требуетъ примѣненія къ себѣ особеннаго устройства сообщенія, напр., шлюзованія или даже обходнаго канала; но такъ какъ этотъ порогъ очень короткій, то перерывъ пароходныхъ сообщеній верхняго и нижняго по Ангарѣ будетъ весьма незначителенъ, не болѣе 300 саженъ, что, потребуетъ устройства на этомъ протяженіи грунтовой или конно-желѣзной дороги; къ чему оба берега Ангары*) представляютъ полныя удобства.

Въ настоящее время товары, доставляемые пароходами изъ Тюмени въ Томскъ, большею частью, остаются въ Томскѣ до наступленія зимняго пути — что бываетъ, обыкновенно не ранѣе ноября, когда ихъ начинаютъ отправлять въ Иркутскъ обозами, такъ что большая часть товаровъ, именно, идущіе въ Восточную Сибирь изъ Западной или изъ Европейской Россіи, слѣдуетъ изъ Томска въ Иркутскъ или обратно грунтовой дорогой черезъ Красноярскъ, совершенно не пользуясь воднымъ ангарскимъ путемъ. Зимній путь предпочитается лѣтнему вслѣдствіе его дешевизны; такъ, иногда, въ урожайные годы, провозъ товаровъ зимой въ Иркутскъ изъ

*) Рѣка Ангара, начиная отъ ея устья, близъ впаденія въ Енисей, имѣетъ небольшой Стрѣлочный порогъ, затѣмъ до устья Муры около 400 верстъ по ней хотя и встрѣчаются такъ называемые шиверы, быки и проч., но они не представляютъ препятствій для судоходства и движеніе судовъ до этого мѣста можно назвать свободнымъ; отъ устья-же Муры вверхъ на протяженіи около 400 верстъ до устья Илима все чаще и чаще попадаются болѣе быстрые шиверы и есть два порога: Мурскій и Аплинскій; между уст. Илима и Братскимъ острогомъ, на протяженіи около 350 верстъ и въ верстахъ 80 отъ устья Илима находятся самые сильные ангарскіе пороги: Шаманскій, имѣющій протяженіе около 6 верстъ, Долгій около 7 верстъ и, наконецъ, послѣдніе—на протяженіи 25 верстъ не доходя Братскаго острога, Падунъ, Пьяный и Похмѣльный. Отъ Братскаго острога до самаго своего истока изъ Байкала Ангара совершенно доступна для пароходства, которое тутъ и существуетъ уже съ довольно давняго времени.

Томска или обратно обходится около рубля съ пуда, лѣтній-же стоитъ, обыкновенно, вдвое или втрое дороже.

Въ послѣдніе годы пробовали доставлять товары въ Енисейскъ прямымъ морскимъ путемъ чрезъ устье Енисея, и эти попытки прямого морского сообщенія съ Сибирью, во всякомъ случаѣ, не были безплодны. Въ результатѣ установилось морское сообщеніе съ Печорой, куда прежде также боялись ходить и морской путь къ которой оказался свободнымъ отъ льдовъ, хотя и подтвердилось мнѣніе, что навигація въ устьѣ Печоры иногда открывается довольно поздно; получены были точныя свѣдѣнія о Карскомъ морѣ, не безъ основанія считавшемся прежде вѣчнымъ ледникомъ, и, наконецъ, нѣкоторыя понятія о морѣ между устьями Оби и Енисея, которое почти вовсе не было извѣстно намъ. Изслѣдованія послѣдняго рода и привели къ заключенію, что собственно устья Оби и Енисея каждое лѣто, обыкновенно, бываютъ свободны отъ льдовъ, хотя навигація и открывается въ нихъ такъ-же, какъ и въ устьѣ Печоры, около конца іюля, а быть можетъ,— и начала августа.

Такъ какъ путь изъ устья Оби въ устье Енисея не особенно великъ по протяженію, то возможность устройства на немъ пароходства или даже судоходства можетъ имѣть большое значеніе для доставки товаровъ, непосредственно слѣдующихъ изъ Тюмени и Тобольска въ Енисейскъ и далѣе, потому что они могли-бы тогда *въ одну и ту-же навигацію* попасть въ Енисейскъ, съ устройствомъ-же пароходства по Ангарѣ—въ Иркутскъ, а черезъ Илимскій волокъ—и на Лену.

Хотя навигація въ устьяхъ Оби-Енисея, которые раздѣляются между собой однимъ мысомъ Мате-Сале (Маттю-Сале), вѣроятно, продолжается иногда не болѣе мѣсяца, но при устройствѣ спеціальнаго пароходства между крайними пунктами, доступными для судовъ глубокой осадки, во всякомъ

случаѣ, удастся сдѣлать не одинъ передній и обратный рейсъ въ теченіи навигаціи. При развитіи-же морского каботажнаго судоходства въ этомъ районѣ, мѣстныя условія представятъ много удобствъ, такъ какъ ниже Тобольска на Иртышѣ и Сургута на Оби обѣ рѣки имѣютъ значительную глубину и только развѣ обскій баръ, обыкновенно принимаемый въ 12 футовъ, не будетъ пропускать суда большой осадки*). На Енисеѣ-же подобныя суда могутъ доходить безпрепятственно если не до Енисейска, то до Туруханска.

Путь этотъ имѣетъ особенное значеніе для Западной Сибири и даже для Европейской Россіи, именно, въ томъ случаѣ, когда хлѣбъ, какъ это было въ прошломъ году, былъ очень дешевъ въ Минусинскѣ на Енисеѣ и когда представлялась возможность отправки его оттуда въ Тобольскъ и Тюмень. Уже въ нынѣшнемъ году были сдѣланы опыты покупки хлѣба въ Минусинскѣ и отправки его чрезъ Ачинскъ въ Западную Сибирь, которые оказались не безъ успѣха, несмотря на то, что хлѣбъ изъ Минусинска доставлялся въ Ачинскъ гужемъ и цѣна на хлѣбъ въ Ачинскѣ и на Оби была не особенно высока. Въ Минусинскѣ-же въ урожайные годы, которые тамъ не рѣдки, хлѣба собирается очень много и цѣна на него падаетъ до 18—20 коп. за пудъ, причемъ единственнымъ мѣстомъ для сбыта, помимо удовлетворенія мѣстныхъ нуждъ, являются только одни енисейскіе золотые

---

*) Болѣе или менѣе точныя изслѣдованія обскаго бара были произведены въ недавнее время г.г. Моисеевымъ и Далемъ, но, къ сожалѣнію, они не опубликованы; по крайней мѣрѣ, въ продажѣ нѣтъ карты обскаго бара или устья Оби, гдѣ были-бы нанесены, какъ это принято въ морскихъ картахъ, астрономическія опредѣленія мѣстъ, глубина, мели, камни, а главное—былъ-бы показанъ фарватеръ, по которому должны слѣдовать суда. Это тѣмъ болѣе необходимо, что въ устьѣ Оби существуетъ два такихъ фарватера, одинъ- ведущій къ Ныдѣ, а другой—въ Хаманельской Оби къ мысу Узкому, гдѣ была перегрузка датскаго парохода „Нептунъ“. Первый фарватеръ считается болѣе глубокимъ, но онъ-то и мало изслѣдованъ и не нанесенъ на карты.

промыслы, куда ежегодно отправляется изъ Минусинска около милліона пудовъ хлѣба.

Путь этотъ имѣетъ значеніе и для доставки товаровъ на Лену. Въ настоящее время ленскіе товары зимой отправляются изъ Томска въ Жигаловскую пристань на Ленѣ, откуда весной сплавляются по Ленѣ; такимъ образомъ, если они были куплены, напр., на нижегородской ярмаркѣ, то лишь черезъ годъ попадаютъ къ мѣсту своего назначенія, тогда какъ, съ устройствомъ пароходства между устьями Оби-Енисея, эти товары, какъ и иркутскіе, можно было-бы доставить къ мѣсту назначенія въ одну и ту-же навигацію*).

Но, кромѣ товаровъ, направляющихся изъ Европейской Россіи въ Сибирь, есть и обратные товары, идущіе изъ Сибири въ Европейскую Россію или могущіе сдѣлаться предметомъ вывоза изъ этого края, когда установится водяной путь. Изъ числа первыхъ самымъ важнымъ является чай.

Въ прежнее время доставка чаевъ изъ Китая черезъ Сибирь составляла одну изъ главныхъ отраслей мѣстной торговли и заработковъ. Своимъ существованіемъ и процвѣтаніемъ Кяхта обязана ей. Когда-же былъ разрѣшенъ свободный ввозъ чаевъ изъ Китая прямо моремъ въ Европейскую Россію и, притомъ, разрѣшенъ безъ какого-либо предварительно улучшенія мѣстныхъ путей въ Сибири, то весьма понятно, кяхтинская торговля должна была если не совсѣмъ упасть (одно время она и находилась въ такомъ положеніи) то, по крайней мѣрѣ, значительно сократиться. Въ настоящее время

*) Если только будетъ устроена грунтовая дорога отъ Ангары къ Ленѣ между устьемъ Илима и Усть-Кутомъ или между Киренскомъ по Ленѣ и однимъ изъ наиболѣе удобныхъ пунктовъ по Ангарѣ. Такимъ пунктомъ представляется устье Муры по Ангарѣ, потому что до нея, какъ выше сказано, на послѣдней рѣкѣ не встрѣчается пороговъ, кромѣ незначительнаго Стрѣлочнаго порога. Разстояніе перваго волока отъ у. Илима до У.-Кута около 320 верстъ. На протяженіи 150 верстъ отъ Илимска до Кута уже существуетъ или, по крайней мѣрѣ, дѣлается грунтовая дорога.

она существуетъ, благодаря только болѣе высокой пошлинѣ на чаи, ввозимые моремъ, сравнительно съ тѣми, какіе идутъ черезъ Сибирь; но даже и теперь, въ періодъ своего упадка, чайное дѣло доставляетъ Сибири не менѣе одного милліона пудовъ грузовъ*). Съ устройствомъ-же болѣе правильнаго пароходства по Амуру и проведеніемъ желѣзной дороги до Хабаровска изъ Владивостока, есть основанія надѣяться, что оно постепенно снова будетъ все болѣе и болѣе улучшаться; въ особенности этому улучшенію могутъ помочь установленіе пароходства по Ангарѣ, а современемъ и водяной путь между устьями Оби-Енисея, или иначе—Енисейскомъ и Тобольскомъ**). Уже съ устройствомъ пароходства по Енисею до Краснoярска, многіе чаеторговцы стали отправлять чаи изъ Иркутска въ Енисейскъ сплавомъ по Ангарѣ, а оттуда доставлять ихъ пароходами въ Красноярскъ и гужемъ перевозить въ Ачинскъ для дальнѣйшаго слѣдованія пароходами въ Тюмень и Европейскую Россію. И въ этой торговлѣ, какъ и во всякой другой сибирской, главными тормозами служатъ излишняя потеря времени, лишняя перегрузка и доставка тѣми способами и путями, которые, въ настоящее время, не могутъ болѣе считаться удовлетворительными. Такъ, многіе чаи, отправляемые въ Кяхту изъ Китая на верблюдахъ или по Амуру на пароходахъ до Стрѣтенска, въ теченіи навигаціи доходятъ только до Иркутска, гдѣ остаются до наступленія зимы, когда перевозятся въ Томскъ и оттуда, уже только слѣдующей весной, если не уйдутъ въ Ирбитъ, отправляются пароходами въ Тюмень и далѣе***). Чаи-же, отправ-

*) Я разумѣю только Кяхту и Амуръ. Въ Западную Сибирь, въ особенности въ послѣднее время, пошли чаи прямо изъ Китая, напримѣръ, въ Семипалатинскъ.

**) По крайней мѣрѣ, кирпичные чаи могутъ пойти этимъ путемъ, такъ какъ они позже другихъ прибываютъ въ Иркутскъ.

***) Въ виду этого обстоятельства, многіе чаеторговцы перестали отправлять чаи по Амуру, предпочитая прямой морской путь изъ Китая въ Одессу.

ляемые сплавомъ по Ангарѣ въ Енисейскъ, только первые попадаютъ въ Ачинскъ и далѣе; болѣе-же поздніе остаются на зимовку или въ Енисейскѣ, или въ Ачинскѣ, такъ какъ навигація изъ Ачинска въ то время уже прекращается вслѣдствіе мелководья. Исключеніе изъ этого составляютъ чаи, доставляемые въ лѣтнее время изъ Иркутска или Красноярска прямо въ Томскъ; но это бываетъ только при хорошей лѣтней дорогѣ и дешевомъ провозѣ, что случается не каждый годъ и, во всякомъ случаѣ, стоитъ недешево. Если-бы удалось всѣ чаи, доставляемые въ Иркутскъ, *въ одну и ту-же навигацію* перевозить въ Европейскую Россію, то, нѣтъ сомнѣнія, такая доставка была-бы очень выгодна для чайной торговли, которая, по цѣнности своего продукта, требуетъ большихъ предварительныхъ затратъ капитала.

Но, помимо тѣхъ видовъ торговли и промышленности, которые уже существуютъ въ Сибири, вслѣдствіе улучшенія путей сообщенія, могутъ появиться и другіе предметы вывоза. Впрочемъ, это, вѣроятно, произойдетъ въ то время, когда будутъ открыты внѣшніе рынки для Сибири, безъ чего едва-ли возможно достигнуть полной разработки ея богатствъ, значеніе которыхъ въ послѣднее время начинаетъ все болѣе и болѣе выясняться. Кромѣ продуктовъ земледѣлія и скотоводства, Сибирь богата рудами. Въ настоящее время въ Сибири получила право гражданства только одна золотопромышленность, но въ близкомъ будущемъ, навѣрное, возникнутъ и другія отрасли горной промышленности, которыя, за удовлетвореніемъ своими продуктами мѣстныхъ нуждъ, потребуютъ для своего развитія посторонніхъ рынковъ; послѣдніе-же могутъ быть открыты лишь въ томъ случаѣ*), если будутъ улучшены пути сообщенія въ Сибирь.

*) Въ Восточной Сибири только два желѣзныхъ завода. Одинъ—Абаканскій, около Минусинска, желѣзо котораго по качеству считаютъ выше уральскаго

Важный вопросъ этотъ требуетъ для своего рѣшенія всесторонняго и совершенно безпристрастнаго разсмотрѣнія, которое едва-ли возможно въ настоящее время. Одно время много говорили о морскомъ сообщеніи съ Сибирью и этотъ вопросъ былъ очень популяренъ, но онъ не былъ рѣшенъ и былъ сданъ въ архивъ. Теперь снова заговорили на ту-же тему по поводу проведенія великой сибирской желѣзной дороги, которая, однако-же, по нашему мнѣнію, можетъ имѣть значеніе для Сибири только при улучшеніи водяныхъ путей сообщенія и устройствѣ на главныхъ волокахъ если не желѣзныхъ, то хотя-бы обыкновенныхъ грунтовыхъ дорогъ.

Тамъ, гдѣ рѣки имѣютъ такія громадныя протяженія, какъ у насъ въ Европейской и Азіятской Россіи, онѣ, казалось-бы, и должны играть въ организмѣ страны подобающую имъ роль, если довести ихъ до возможнаго улучшенія и соединить каналами или, въ крайности, волока, раздѣляющіе ихъ, хорошими дорогами, чтобы дать, такимъ образомъ, выходъ произведеніямъ края къ морю, гдѣ они могутъ стать достояніемъ или послужить обмѣномъ на произведенія другихъ странъ. Въ Европейской Россіи водные пути извѣстны; такая артерія, какъ Волга съ ея системами водяныхъ сообщеній, едва-ли можетъ быть сравниваема съ какою-либо желѣзною дорогою въ Россіи. Сибирь также богата своими водными путями; рѣки ея даже считаются первыми въ мірѣ, стало быть, естественно предполагать, что наша задача состоитъ въ томъ, чтобы ими пользоваться какъ должно и такъ-

---

теперь почти не работаетъ. Ранѣе онъ принадлежалъ г. Пермикину. Другой заводъ—Николаевскій, близъ Братскаго острога на Ангарѣ, принадлежитъ г. Бутину. Это единственный заводъ, снабжающій желѣзомъ иркутскую губернію, Лену и отчасти Забайкалье, хотя въ Забайкальѣ и есть казенный Петровскій заводъ близъ Верхнеудинска. Однако-жъ, всѣ эти заводы не настолько работаютъ, чтобы Восточная Сибирь могла обойтись безъ уральскаго желѣза. Стали Николаевскій заводъ вовсе не выдѣлываетъ.

же, какъ и въ Европейской Россіи,—если это необходимо—создать систему сообщеній, имѣющую своимъ выходомъ море.

Что наступило время подумать объ этомъ—лучше всего доказываютъ прошлый и нынѣшній годы. Въ прошломъ году въ Западной Сибири и, преимущественно, на Оби было закуплено хлѣба до 15,000,000 пудовъ; для перевозки его въ Тюмени вновь было построено около двадцати пароходовъ, а все это случилось потому, что въ Европейской Россіи сдѣлался голодъ; такимъ образомъ, голодъ послужилъ для Сибири, нѣкоторымъ образомъ и на нѣкоторое время, источникомъ ея благосостоянія.

Не разсуждая о томъ, насколько это нормально, мы спросимъ: а куда дѣваться съ своимъ хлѣбомъ Сибири, когда будутъ изобильные урожаи не только на Оби, но и на Иртышѣ, да и Европейская Россія не будетъ болѣе нуждаться въ сибирскомъ хлѣбѣ?

Говорятъ, за Байкаломъ въ прошломъ году мука стоила 10 коп. пудъ; крестьяне стали находить невыгоднымъ для себя заниматься уборкой хлѣба, ссылаясь на то, что трудъ ихъ не оплачивается, и оставляли хлѣбъ не снятымъ; подобное явленіе можетъ произойти и на Оби, а между тѣмъ, тотъ-же продуктъ, если-бы для него открылся *внѣшній* сбытъ, могъ-бы составлять *жизнь* для края.

Въ статьѣ „О волокѣ между Сосьвой и Илычемъ“, напечатанной въ № 42 „Сибирскаго Листка“ за нынѣшній годъ, я нѣсколько коснулся этого вопроса и старался указать путь, который, по моему мнѣнію, можетъ привести къ его рѣшенію. Путь этотъ лежитъ черезъ Сѣверный Уралъ и ведетъ къ конечнымъ пунктамъ: Архангельску и устью Печоры. Въ этой статьѣ я указалъ два пути, ведущіе съ р. Илыча въ Сибирь, отъ устья Ляги, одинъ на Сѣверную Сосьву, другой на Лозьву.—Первый путь приводитъ къ Оби, вто-

рой—къ Иртышу. Такимъ образомъ, волокъ этотъ между рр. Илычемъ и Сѣверной Сосьвой или Лозьвой и составляетъ собственно водораздѣлъ между Сибирью и бассейномъ рѣки Сѣверной Двины, если допустить,—на что есть много данныхъ,—что между Печорой и Вычегдой явится полная возможность провести каналъ, а именно: между двумя Мылвами, изъ которыхъ одна впадаетъ въ Печору, другая—въ Вычегду*). Съ устройствомъ подобную систему сообщеній, у насъ получается водный путь, идущій отъ озера Байкала до Урала и оттуда, черезъ незначительный перевалъ во сто съ небольшимъ верстъ, опять водный путь до Бѣлаго моря или устья Печоры.

Такъ какъ навигація въ Архангельскѣ открывается рано, то товары, пришедшіе съ моря въ Архангельскъ, поспѣютъ придти оттуда по Вычегдѣ и каналомъ въ Печору и далѣе по Илычу до пункта отправленія ихъ черезъ Уралъ, и такъ какъ перевалъ черезъ него не великъ, то они успѣютъ въ ту-же навигацію попасть въ Сибирь, даже такъ далеко, какъ Иркутскъ, или на Лену. Въ особенности путь этотъ будетъ имѣть громадное значеніе, по нашему глубокому убѣжденію, для вывоза сибирскихъ произведеній и продуктовъ за границу, потому что грузы, доставленные къ пристанямъ на Сосьвѣ или Лозьвѣ, легко могутъ быть перевезены къ при-

*) Въ нынѣшнемъ году министерство государственныхъ имуществъ какъ слышно командировало особое лицо для изслѣдованія вопроса о вывозѣ печорскаго лѣса къ Архангельскому порту. Съ этою цѣлью былъ осмотрѣнъ волокъ между двумя Мылвами, Печорскою и Вычегодскою, и самыя рѣки—обѣ Мылвы, и оказалось, что, дѣйствительно, водораздѣлъ между ними весьма незначителенъ, обѣ рѣки легко могутъ быть весной судоходными, грунтъ волока, большею частью песчаный, такъ что не представляется затрудненій для проведенія канала, тѣмъ болѣе, что мѣстность, большею частью, низменна. Вопросъ этотъ имѣетъ то значеніе въ отношеніи къ печорскому лѣсу, что съ устройствомъ канала предполагается направить часть печорскаго лѣса къ Архангельскому порту, но, я думаю, удобнѣе всего направить его, какъ и остальной печорскій лѣсъ, къ устью Печоры, гдѣ, конечно, потребуется устроить портъ.

станямъ на Илычѣ, откуда они пойдутъ *сплавомъ* до устья Печоры или г. Архангельска**).

Другимъ портомъ для Сибири, не менѣе важнымъ, а въ будущемъ, вѣроятно, и болѣе важнымъ, будетъ служить въ недалекомъ будущемъ Амуръ. И здѣсь мѣстныя условія требуютъ предварительной работы со стороны человѣка, безъ чего трудно надѣяться, чтобы онъ достигъ того значенія, какое ему по праву принадлежитъ, какъ единственной рѣкѣ Сибири, которая своими водами изливается не въ Сѣверный Ледовитый, а въ Тихій Великій океанъ, болѣе доступный для сообщеній, нежели первый. Причина этого состоитъ въ томъ, что устье Амура открывается для навигаціи довольно

**) Обыкновенно устье Печоры бываетъ свободно отъ льда около половины іюля, но иногда гораздо ранѣе. Въ теченіи послѣднихъ десяти лѣтъ, въ которыя мнѣ довелось плавать къ устью Печоры на пароходѣ „Норденшильдъ“, только въ 1884 и 1886 гг. было много льда на пути туда изъ Архангельска. Въ 1884 году ледъ лежалъ на меляхъ въ устьѣ Печоры все лѣто, въ 1886 г. онъ огибалъ островъ Колгуевъ, но путь къ Печорѣ былъ чистъ, остальные года море было совершенно свободно отъ льдовъ, если только держать курсъ сѣвернѣе острова Колгуева и, вообще, путь къ устью Печоры слѣдуетъ считать отъ льдовъ свободнымъ. Такіе года, какъ 1884 и 1886, нужно разсматривать какъ исключеніе. Въ 1886 г. ледъ встрѣчался, вѣдь, и около Мурманскаго берега. Причина, почему Атлантическій океанъ въ этихъ мѣстахъ не имѣетъ или мало имѣетъ льдовъ, когда въ Карскомъ морѣ ихъ встрѣчается много, состоитъ въ томъ, что островъ Новая Земля служитъ ему естественной преградой отъ льдовъ. Далеко растянувшись въ прямомъ направленіи къ сѣверу, онъ хотя и имѣетъ небольшіе проливы, идущіе изъ Карскаго моря въ Атлантическій океанъ, каковы Югорскій шаръ, Карскія ворота, Маточкинъ шаръ, но они настолько узки, въ особенности первый и послѣдній, что не даютъ возможности чрезъ нихъ проникать много льду и, такимъ образомъ, Новая Земля, не смотря на свои проливы, остается надежной плотиной для его движеній, такъ какъ нужны особенно благопріятныя условія и вѣтры, чтобы льды направлялись съ моря въ океанъ проливами, большею частью-же они скапливаются у ихъ входовъ и, вслѣдствіе имѣющихъ тамъ мѣсто приливовъ и отливовъ, только двигаются взадъ и впередъ, а иногда проливы Югорскій шаръ и Маточкинъ шаръ долго остаются закрытыми льдомъ и тѣмъ самымъ преграждаютъ ему ходъ въ океанъ. Только Карскія ворота, единственный широкій проливъ изъ Карскаго моря въ океанъ, бываютъ обыкновенно открыты и даютъ льду доступъ въ океанъ.

поздно, а именно: иногда только около начала іюня, что, судя по его географической широтѣ, казалось-бы трудно и предполагать, такъ что болѣе свободнымъ портомъ Приамурскаго края оказывается Владивостокъ, который необходимо требуетъ для дальнѣйшаго передвиженія грузовъ устройства желѣзной дороги до Хабаровска или, по крайней мѣрѣ, пристани на Уссури, и залива Де-Кастри; послѣдній почти такъ же рано освобождается отъ льда, какъ и первый, но требуетъ для своего соединенія съ Амуромъ устройства морскаго канала, что позволило-бы морскимъ судамъ прямо входить въ Амуръ, не ожидая, пока устье его совершенно очистится отъ льда. Такой каналъ имѣлъ-бы весьма незначительное протяженіе; мѣстныя условія для проведенія его крайне благопріятны, такъ какъ для этой цѣли возможно воспользоваться находящимся между обоими пунктами озеромъ Кизи, тѣмъ не менѣе, устройство его потребуетъ значительныхъ затратъ капитала, который, разумѣется, въ скоромъ времени вернуться обратно не могутъ.

Амуръ, какъ портъ для ввоза и вывоза, имѣлъ-бы, вѣроятно, особенное значеніе для Забайкальской области, богатой лѣсомъ и рудами*), и для Якутской области, когда онъ соединится съ послѣдней хотя-бы какими-либо путями сообщеній, которыхъ до настоящаго времени тамъ не существуетъ, если не считать оленьихъ дорогъ съ Зеи къ Якутску, хотя впѣшнимъ портомъ для Якутской области, вѣроятно, будетъ слу-

*) Изъ дорогъ, соединяющихъ Забайкалье съ Амуромъ весьма удобной представляется, на нашъ взглядъ, та, которая была устроена при графѣ Муравьевѣ-Амурскомъ, а потомъ заброшена. Это дорога между Чикоемъ и Нигодой, а именно, между деревней Шамбеликомъ на Чикоѣ и селомъ Доронинскимъ на Нигодѣ. Деревня Шамбеликъ чрезъ хребетъ Заргаликъ была соединена тогда также грунтовой дорогой съ с. Малитой на Хилкѣ, откуда шла дорога на Верхнеудинскъ. Перевалъ черезъ Яблоновый хребетъ по первой дорогѣ весьма незначителенъ, волокъ этотъ имѣетъ протяженіе около 200 верстъ. По старой дорогѣ сохранились кое-гдѣ мосты, гати и укрѣпленія береговъ.

жить впослѣдствіи Аянъ, когда устроится хорошая дорога отъ него до Нелькана. Но устройство удобныхъ путей сообщенія изъ Якутской области къ Амуру важно уже потому, что тогда между ними явится взаимный обмѣнъ продуктовъ, такъ какъ и въ настоящее время изъ Якутской области везутъ на амурскіе пріиски нѣкоторые продукты скотоводства, которое среди якутовъ довольно распространено*).

Однако-же, о значеніи Амура, какъ порта, было достаточно говорено и прежде. Весьма желательно, чтобы онъ дѣйствительно сдѣлался портомъ для вывоза русскихъ произведеній въ Китай и увеличился-бы чрезъ него ввозъ китайскихъ произведеній, такъ какъ этотъ обмѣнъ могъ-бы выгодно отразиться на благосостояніи всей Сибири.

Я сказалъ, что внѣшнимъ портомъ для Якутской области, вѣроятно, будетъ служить впослѣдствіи Аянъ. Аянъ въ прежнее время, до присоединенія Амура, былъ единственнымъ значительнымъ портомъ Сибири на Восточномъ материкѣ, затѣмъ роль его перешла ко Владивостоку и онъ совершенно потерялся изъ виду, а между тѣмъ, онъ, какъ ближайшій портъ къ Якутской области, могъ-бы имѣть значеніе для ввоза товаровъ въ Якутскую область**) и служилъ-бы ей для вывоза ея минеральныхъ богатствъ за границу. Но самое главное значеніе Аяна—для Камчатки.

Если предполагать, что и Камчатка можетъ быть для насъ полезна своими произведеніями—помимо мѣховъ, кото-

---

*) На Амурѣ, какъ извѣстно, нѣтъ одного изъ самыхъ существенныхъ продуктовъ, необходимыхъ въ хозяйствѣ: обыкновенной поваренной соли. Въ Забайкальѣ соль также не особенно хороша, потому что добывается изъ солончаковъ, въ Якутской-же области, около Лены, масса соли, тамъ есть и каменная, близъ Якутска, которая славится своею необыкновенною чистотою, и въ источникахъ, какъ, напримѣръ, около Усть-Кута. Первая вовсе не разработывается, послѣдніе разработываются, но сбытъ соли ограниченъ мѣстными потребностями.

**) И теперь чай изъ Китая идетъ уже въ Якутскъ прямо черезъ Аянъ и Нельканъ.

рыми она издавна славится, она имѣетъ минеральныя богатства—то нужно подумать и о томъ, откуда Камчатка будетъ доставать себѣ хлѣбъ, а такимъ наиболѣе удобнымъ и близкимъ мѣстомъ, повидимому, можетъ быть для нея, именно, Аянъ, связанный черезъ свой небольшой волокъ съ бассейномъ Лены *), въ свою очередь, имѣющей связь съ бассейнами Ангары, Енисея.

Сѣверныя мѣста Якутской области, какъ, напримѣръ, Колымскій край, далеко не лишены своихъ, свойственныхъ имъ, богатствъ, но ихъ развитіе возможно только при развитіи, вообще, всего Якутскаго края или, по крайней мѣрѣ, когда въ немъ будутъ устроены дороги, соединяющія его съ мѣстами, откуда онъ можетъ получать, по мѣрѣ своихъ надобностей, продовольствіе и куда, въ свою очередь, можетъ сбывать свои произведенія.

Итакъ, мы предполагаемъ, что и у Сибири могутъ явиться свои морскіе порты для вывоза ея произведеній за границу. Такими портами для Западной Сибири представляются Архангельскъ и устье Печоры, а для Восточной—Амуръ и Аянъ.

Вопросъ о волокахъ Сибири, при развитіи въ этомъ краѣ водяныхъ путей сообщенія, имѣетъ существенное значеніе. Поэтому, о тѣхъ изъ нихъ, которые имѣютъ отношеніе къ вышеуказанной мною системѣ водяныхъ сообщеній въ Сибири, считаю нужнымъ поговорить подробнѣе, понемногу.

Къ рѣкѣ Печорѣ съ Сѣверной Сосьвы, кромѣ Сосьвинскаго волока, о которомъ я уже говорилъ, есть еще другой волокъ, именно—между рѣкою Сыгвой, притокомъ рѣки Сѣверной Сосьвы, и устьемъ Щугора, впадающаго въ Печору; но онъ имѣетъ пока значеніе только для передвиженія въ зимнее время хлѣбныхъ грузовъ, сбыть которыхъ производится

*) Одно время въ Камчатку доставляли хлѣбъ изъ Петербурга.

 159832

только на Печорѣ, и проходитъ черезъ мѣста, большею частью, тундристыя и болотистыя, хотя и лѣсистыя, гдѣ проводить грунтовую дорогу трудно, по крайней мѣрѣ, безъ особенныхъ на это и довольно большихъ затратъ. Вслѣдствіе этого я не буду останавливаться на этомъ волокѣ, тѣмъ болѣе, что въ настоящее время онъ уже достаточно извѣстенъ и даже нанесенъ на нѣкоторыя карты. При устройствѣ-же на этомъ волокѣ желѣзной дороги онъ получилъ-бы громадное значеніе для Сибири въ отношеніи доставки грузовъ за границу чрезъ устье Печоры, такъ какъ соединилъ-бы кратчайшимъ путемъ бассейнъ Оби съ тою частью Печоры, откуда навигація обыкновенно становится возможною почти въ теченіи всего лѣта, о чемъ, впрочемъ, въ свое время уже говорилось.

Я упоминалъ ранѣе, что отъ устья Ляги на Ылычѣ идутъ два пути въ Сибирь: одинъ на Лозьву*), другой—на Сосьву. Послѣдній путь можетъ выходить къ устью Маньи или къ устью Нейсса, притоковъ послѣдней рѣки. Рѣка Манья течетъ въ направленіи обѣихъ дорогъ; но путь къ Нейссу уже отъ Ляги поворачиваетъ въ другую сторону (онъ описанъ мною въ статьѣ: „О волокѣ между Сосьвой и Ылычемъ“. См. приложеніе).

---

*) Путь на Лозьву слѣдующій: отъ Остяцкой пристани, упоминаемой мною въ статьѣ „О волокѣ между Сосьвой и Ылычемъ“, дорога идетъ къ Маньѣ, поворачивая близъ устья послѣдней на такъ называемый сосьвинскій казенный амбаръ (такое названіе установилось за нимъ съ того времени, какъ онъ былъ тутъ устроенъ экспедиціей Сѣвернаго Урала министерства государственныхъ имуществъ), находящійся при устьѣ Малой Сосьвы. Оттуда, т. е. отъ амбара, до Лозьвы считаютъ около 50 верстъ, но Лозьва еще не судоходна. Такъ какъ труды означенной экспедиціи, вѣроятно, скоро появятся въ свѣтъ, то, безъ сомнѣнія, всѣ эти мѣста и, въ особенности, характеръ мѣстности между казеннымъ амбаромъ и селомъ Никито-Пвзельскимъ будутъ подробно описаны, тѣмъ болѣе, что при экспедиціи находился топографъ. По Лозьвѣ пароходы не доходятъ 8 верстъ до села Никито-Пвзельскаго, да и то весною, т. е. въ большую воду; въ другое-же время они останавливаются еще ниже. Вообще, Лозьва не особенно значительная рѣка.

Что касается маньинскаго пути на Сосьву, который приводитъ къ устью Маньи и замѣчателенъ также по своему незначительному протяженію, то о немъ я считаю нужнымъ теперь упомянуть, потому что весной Сосьва можетъ быть судоходна даже отъ устья Маньи, а этотъ путь, кромѣ того, едва-ли не суше другихъ.

Отъ Остяцкой пристани, чтобы слѣдовать на Манью, нужно держаться направленія рѣки Ляги, на которой эта пристань находится*), именно, до притока ея Чуподавожь, а отсюда недалеко уже остается до перевала черезъ Уралъ. Перевалъ этотъ не представляетъ крутого подъема. Здѣсь, вѣроятно, пролегала старинная остяцкая дорога, которая и приводитъ къ Маньѣ сначала черезъ одну вершину, а потомъ черезъ другую, по которой затѣмъ опускается къ такъ называемому маньинскому казенному амбару**). Отъ этого амбара до устья Маньи считается около 25 верстъ***). Правый берегъ Маньи суше лѣваго. Вообще, на этомъ перевалѣ мало тундры и, во всякомъ случаѣ, несравненно меньше, чѣмъ на

---

*) Въ виду Остяцкой пристани (въ верстахъ 30) находится гора съ такъ называемыми болванами, нѣчто вродѣ каменныхъ столбовъ, которые настолько велики, что въ ясную погоду даже отсюда видны. Они стоятъ на самомъ хребтѣ горы. Такіе-же болваны есть на печорскомъ перевалѣ черезъ Уралъ (верховье Печоры отсюда не далеко), также находящемся близъ этого мѣста, но эти выше и еще рельефнѣе выступаютъ на горизонтѣ. Образованіе этихъ столбовъ на вершинѣ горы требуетъ изслѣдованія; у остяковъ эти болваны служатъ предметомъ поклоненія, такъ такъ нѣкоторые изъ нихъ имѣютъ форму человѣческихъ фигуръ. Число ихъ, если не ошибаюсь, семь. Сосьвинскіе остяки собираются сюда шаманить. Кстати прибавлю, что остяцкія названія рѣкъ встрѣчаются и по другую сторону Урала; это показываетъ, что остяки прежде жили или, по крайней мѣрѣ кочевали и заУраломъ.

**) Онъ былъ устроенъ также упомянутой мной экспедиціей министерства государственныхъ имуществъ; вблизи его производились розыски золота, которые, къ сожалѣнію, кажется, не привели къ удовлетворительнымъ результатамъ, хотя признаки его существованія и были найдены.

***) Не далеко отъ этого амбара находятся остяцкія юрты, откуда, по словамъ остяковъ, не далеко до Чердыни, чрезъ р. Вишеру.

Щугурскомъ перевалѣ черезъ Уралъ. Низменныхъ мѣстъ здѣсь попадается не мало, но большею частью нога чувствуетъ подъ собой твердую почву, которая, вообще, камениста.

Путь на Сосьву, выходящій къ устью Нейсса, отличается тѣмъ, что съ этого мѣста Сосьва становится значительною рѣкою и, вѣроятно, сюда во всякое время лѣта можно доходить на пароходахъ съ небольшою осадкою; весной-же, какъ я сказалъ выше, Сосьва можетъ быть судоходна и до устья Маньи.

Итакъ, этотъ волокъ черезъ Уралъ соединяетъ систему Сѣверной Двины (если будетъ устроенъ каналъ между Вычегдой и Печорой) съ бассейномъ Оби—Енисея—Ангары и мы, такимъ образомъ, переходимъ къ другимъ волокамъ, находящимся уже на другихъ концахъ этой громадной системы водяныхъ сообщеній, а именно: къ Илимскому волоку, служащему для сообщенія Ангары съ Леной и черезъ озеро Байкалъ по Селенгѣ и притоку ея Чикою, къ чикойскому волоку, служащему для сообщенія черезъ Яблоновый хребетъ Забайкалья съ Амуромъ. Оба они незначительны по протяженію. Въ настоящее время первымъ изъ нихъ стали пользоваться даже лѣтомъ для доставки товаровъ по Ленѣ изъ Енисейска, а послѣднимъ пользуются чикойскіе крестьяне только въ зимнее время.

Илимскій волокъ не менѣе замѣчателенъ, чѣмъ Сосьвинскій. Онъ также представляетъ собою узелъ соединенія рѣкъ, а именно: Ангары, другой части ея-же, называемой Верхней Тунгузкой, и Лены. Въ этомъ узлѣ заштатный городъ Илимскъ служитъ какъ-бы центромъ, отъ котораго по рѣкѣ Илиму до устья послѣдняго считаютъ около 170 верстъ, къ Ленѣ до у. Кута около 150 верстъ и, наконецъ, отъ него же до Намыря на Ангарѣ, который уже находится въ пароходномъ сообщеніи съ Иркутскомъ, около 100

верстъ*). Такимъ образомъ, отъ устья Кута до устья Илима черезъ Илимскъ будетъ 320 верстъ (этотъ путь ведетъ къ Енисейску), а до Намыря, черезъ тотъ-же Илимскъ, будетъ 250 верстъ (этотъ путь ведетъ съ Лены къ Иркутску). Если допустить, что рѣка Илимъ, какъ доказываютъ сплавляемыя по ней суда съ солью въ Енисейскъ, весной—судоходна, то волокъ, раздѣляющій Верхнюю Тунгузку отъ Лены, будетъ всего только въ 150 верстъ**). Этотъ волокъ не можетъ представлять затрудненій для проведенія черезъ него желѣзной дороги.

Насколько важно это сообщеніе для Лены, можно судить по тому, что хлѣбъ на Ленѣ иногда поднимается очень высоко въ цѣнѣ и тогда, да если еще случится (какъ это бывало) неурожай на Ангарѣ, откуда и нынѣ на Лену доставляется около милліона пудовъ хлѣба почти ежегодно***), единственнымъ мѣстомъ, откуда его можно достать, будетъ Минусинскъ, именно, на пароходахъ по Енисею и Ангарѣ до устья Илима. Все это показываетъ, насколько необходимо было-бы устроить прямую грунтовую дорогу отъ у. Илима до у. Кута, которая, въ общемъ, если провести ее прямо, что вполнѣ возможно, вѣроятно, будетъ гораздо менѣе 320 верстъ, такъ какъ Илимъ—рѣка довольно извилистая, разстояніе-же въ 170 верстъ считалось, какъ выше сказано, по рѣкѣ Илиму.

Хотя возлѣ Якутска переселенные туда скопцы и завели хлѣбопашество и даже настолько успѣшно, что этимъ понизили цѣну сплавного хлѣба, но, во всякомъ случаѣ, только верховья Лены обладаютъ мѣстами, удобными для хлѣбопа-

*) Между Илимскомъ и Намыремъ устроена грунтовая дорога при графѣ А. П. Игнатьевѣ.

**) Рѣка Илимъ вскрывается раньше Ангары.

***) Черезъ Жигаловскую пристань и по Илгѣ; хлѣбъ сплавляется весной въ баркахъ, поднимающихъ около 5,000 пудовъ, такъ какъ Лена мелководна въ своей верхней части, выше устья Кута.

шества, а остальная часть ея и ея притоковъ имѣетъ другія богатства, именно, минеральныя. Впрочемъ, говорятъ, что будто по Алдану есть мѣста, удобныя для земледѣлія. Что-же касается главнаго притока Лены, р. Витима, то и онъ, начиная отъ у. Муи, течетъ въ горахъ, такъ называемыхъ гольцахъ, и обладаетъ преимущественно золотомъ.

По тѣмъ-же волокамъ, съ большими удобствами въ отношеніи сбереженія времени и капитала, могутъ доставляться на Лену товары изъ Европейской Россіи и, въ свою очередь, посылаться туда ленскіе товары, которые теперь изъ Томска отправляются обыкновенно черезъ Жигаловскую пристань и Иркутскъ грунтовыми дорогами вмѣсто водянаго пути по Ангарѣ.

Чикойскій волокъ такое значеніе имѣетъ для Амура, какое Илимскій для Лены. Хотя на Амурѣ и усиливается хлѣбопашество, напр., на его притокахъ Зеѣ и Уссури, однако, извѣстно, что собственно намъ принадлежащій берегъ Амура большею частью гористъ, мало имѣетъ удобныхъ мѣстъ для земледѣлія и, по всей вѣроятности, такъ-же, какъ Лена и Витимъ, протекающіе по другую сторону того-же Яблоноваго хребта, обладаетъ минеральными богатствами*).

Въ настоящее время много содѣйствуютъ понижепію цѣнъ на хлѣбъ на Амурѣ китайцы, которые, какъ исконные земледѣльцы, находятъ возможнымъ съ выгодою участвовать въ поставкахъ хлѣба, овса и проч. припасовъ на амурскіе пріиски. Не очень давно они стали сплавлять хлѣбъ даже въ Хабаровку на своихъ джонкахъ**) по Сунгарѣ, тому значительному притоку Амура, устье котораго они сдѣлали не-

*) Серебро въ Восточной Сибири пока извѣстно только въ Якутской области по Алдану, гдѣ оно ранѣе добывалось казной. Кромѣ того, говорятъ, что у тунгусовъ Колымскаго края встрѣчаются вещи, сдѣланныя ими изъ серебра. Но, какъ слышно, серебро есть и на Амурѣ, гдѣ разработка его, по всей вѣроятности, удобнѣе, чѣмъ въ Забайкальѣ.

**) Небольшія сплавныя суда.

доступнымъ для нашихъ пароходовъ, хотя, по трактату съ Китаемъ, онъ долженъ-бы быть доступнымъ для русскихъ*). Но если мы не будемъ разсчитывать на китайскій хлѣбъ, тѣмъ болѣе, что привыкли ѣсть свой русскій, т. е. рожь, которой они не имѣютъ, то, при увеличеніи населенія на Амурѣ, едва-ли главной житницей его не должно считать Забайкалье. Я, напр., знаю, что нѣсколько лѣтъ тому назадъ, когда на Амурѣ былъ хлѣбъ дорогъ, изъ Забайкалья начали отправлять туда хлѣбъ и, именно, тѣмъ волокомъ, о которомъ я веду рѣчь, т. е. чикойскимъ, хотя нѣсколько иной дорогой, Жоргеемъ, его притокомъ. Тогда въ одну зиму было отправлено на Амуръ около 100,000 пудовъ хлѣба, не смотря на полное неудобство сообщеній, такъ какъ въ настоящее время между Чикоемъ и Ингодой, можно сказать, не существуетъ дороги.

Волокъ этотъ имѣетъ протяженіе всего около 180 верстъ. Почти до самаго Шамбелика по Чикою весной, вѣроятно, можно ходить мелководнымъ пароходамъ. Эта рѣка и Хилокъ—лучшіе притоки Селенги, но они остаются безъ пользы, потому что теперь волокомъ, соединяющимъ Забайкалье съ Амуромъ, иначе Ингодой, служитъ путь отъ Верхнеудинска въ Читу, протяженіемъ въ 440 верстъ, который проходитъ по пустыннымъ, частью безводнымъ, и даже мало населеннымъ мѣстамъ и то не русскими, а бурятами. Отъ Шамбелика-же черезъ Яблоновый хребетъ до самой Ингоды дорога проходитъ хотя мѣстами, теперь также не населенными, однако, они очень удобны для хлѣбопашества и сѣнокошенія и не населены только потому, что принадлежатъ бурятамъ, и деревня Шамбеликъ на Чикоѣ, который весьма густо населенъ до этого мѣста русскими, такъ называемыми семейскими,

*) Онъ ведетъ къ весьма населеннымъ пунктамъ Китая, каковы большіе города: Гиринъ, Цицигаръ и др.

служитъ послѣднимъ пунктомъ русскаго по Чикою населенія. Если-бы разрѣшено было тутъ селиться русскимъ, то, внѣ всякаго сомнѣнія, весь волокъ до Нигоды былъ-бы скоро заселенъ, такъ какъ по ту сторону его, именно по Нигодѣ, также идутъ густыя русскія поселенія и деревни. Дорога здѣсь, какъ я ранѣе замѣтилъ, частью сохранилась отъ прежняго времени и ее было-бы очень не трудно привести снова въ хорошій видъ, въ какомъ, повидимому, она ранѣе находилась при графѣ Муравьевѣ-Амурскомъ.

Изъ этой-же деревни Шамбелика идетъ дорога въ село Малиту на Хилкѣ, по которой прежде ѣздили въ Верхнеудинскъ; она также отчасти сохранилась и потребовала-бы весьма мало труда для возобновленія, такъ какъ отъ Шамбелика до Малиты очень недалеко; изъ послѣдней выѣзжаютъ въ Мухоръ-Шибиръ и на трактъ, ведущій съ Петровскаго казеннаго завода въ Верхнеудинскъ. Всѣ эти мѣста по Хилкѣ весьма густо населены семейскими и въ урожайные годы изобилуютъ хлѣбомъ, который только ищетъ своего сбыта. Вотъ, почему Чикойскій волокъ долженъ имѣть большое значеніе и впослѣдствіи, навѣрное, будетъ играть большую роль въ жизни Амура.

1892 г.

О ВОЛОКѢ ЧРЕЗЪ УРАЛЪ МЕЖДУ СОСЬВОЙ И ИЛЫЧЕМЪ.

Кромѣ волока черезъ Уралъ, находящагося между рѣками Сосьвой и Печорой и по которому уже давно установилось зимнее сообщеніе изъ Ляпинской пристани на Щугорскую пристань, близъ села Щугора на Печорѣ, въ недавнее время былъ изслѣдованъ другой волокъ, который, благодаря малому протяженію (около ста съ небольшимъ верстъ) и возможности проложенія по нему лѣтней грунтовой дороги, можетъ впослѣдствіи имѣть большое значеніе, какъ путь для вывоза сибирскихъ произведеній заграницу чрезъ устье Печоры и даже Архангельскъ.

Новый этотъ волокъ находится между устьемъ Ляги, впадающей въ р. Илычъ, и устьемъ р. Нейсса, впадающаго въ Сосьву. Оставивъ устье Ляги*), нужно слѣдовать по ея теченію до такъ называемой Остяцкой пристани, по зырянски называемой Сыль, что значитъ талое, незамерзающее мѣсто; до этого пункта можно удобно добраться въ небольшой лодкѣ, въ особенности—когда вода въ Лягѣ бываетъ не особенно мала. До устья р. Вожи, впадающей въ Лягу съ лѣвой, по теченію, стороны, гдѣ когда-то производились розыски золота Сидоровымъ, можно подниматься безъ затрудненій, такъ какъ Лига, хотя мѣстами и имѣетъ до этого пункта мелкіе переборы, но, по большей части, довольно глубока, и въ очень большую воду, какъ напр. весной, тутъ могутъ плавать даже карбазы, въ особенности, если произвести въ нѣкоторыхъ мѣстахъ небольшую расчистку камней. Отъ устья Вожи переборы становятся все чаще и сама Ляга принимаетъ видъ маленькой рѣчки, по которой въ малую воду съ трудомъ можно плавать даже и въ небольшой лодкѣ. Разстояніе отъ устья Ляги до Остяцкой пристани считаютъ около 35 верстъ.

Отъ Остяцкой пристани (такъ называемой потому, что остяки переволакиваютъ къ этому мѣсту свои лодки, отправляясь съ Сосьвы на Илычъ и Печору) на р. Нейссъ къ Сось-

*) Нижней; еще есть верхняя Ляга, въ верстахъ 1½ отъ первой.

вѣ есть разные пути. Наиболѣе извѣстный путь, которымъ здѣсь чаще всего пользуются,—это путь черезъ Манью, впадающую въ Сосьву; но въ виду того, что онъ имѣетъ большее протяженіе, чѣмъ другіе, и въ сущности представляетъ изъ себя путь къ Лозьвѣ, такъ какъ отъ Маньи и въ особенности отъ казеннаго склада, находящагося по Маньѣ, куда онъ приводитъ, весьма недалеко до Лозьвы, то я здѣсь о немъ распространяться не буду. Г. Вроблевскій, изслѣдовавшій волокъ между Остяцкой пристанью и р. Нейссомъ въ 1890 году, нашелъ удобный перевалъ черезъ Уралъ отъ рѣчки Кэлы, впадающей съ правой стороны въ р. Чуподавожь, притокъ Ляги, на рѣчку Хуптынью, притокъ р. Лопсиньи, впадающей въ Сосьву. Волокъ между Лопсиньей и Нейссомъ весьма незначителенъ и мѣсто здѣсь не столь болотистое, какъ на волокѣ между Маньей и Лопсиньей, которыми необходимо было бы пользоваться, если бы дорогу отъ Остяцкой пристани на Нейссъ выбрать чрезъ Манью. Направленіе этой дороги такое: сначала нужно слѣдовать отъ Остяцкой пристани, придерживаясь теченія все той же Ляги, почти до устья впадающей въ нее съ лѣвой стороны р. Чуподавожи, затѣмъ, оставивъ Чуподавожь, перейти на притокъ его Кэлы, которымъ и подняться на Уралъ къ хребту, переваливъ который тамъ, гдѣ находится гора Мань-квотъ-поръ, начать спускаться по вышеупомянутой рѣкѣ Хуптыньѣ (притоку рѣки Лопсиньи). Хуптынья бѣжитъ тотчасъ по другую сторону хребта. Затѣмъ нужно слѣдовать Хуптыньей верстъ около 90 и перевалить на рѣчку Лопсинью, а отсюда перейти на р. Нейссъ. Дорога выйдетъ на Нейссъ въ верстахъ 12 отъ его устья. Низменныя мѣста здѣсь встрѣчаются, но есть основаніе полагать, что онѣ не представятъ препятствій для проведенія дороги. Кромѣ этого перевала съ Ляги на Лопсинью черезъ Хуптынью, зыряне и остяки указываютъ еще болѣе прямой путь, который ведетъ отъ Ляги, въ нѣсколькихъ верстахъ повыше устья рѣки Чуподавожь прямо на р. Лопсинью. Затѣмъ нужно слѣдовать по теченію рѣки Лопсиньи и перейти на Нейссъ. Разстояніе будетъ нѣсколько меньше и самый путь едва ли не будетъ удобнѣе, такъ какъ лѣвый берегъ Лопсиньи не имѣетъ почти вовсе

болотъ, если только не слишкомъ удаляться отъ берега.

Сосьва, начиная отъ устья Нейсса, имѣетъ достаточно воды и пароходство можетъ быть устроено до этого пункта безъ затрудненій. Въ 1880 году пароходъ Корнилова съ грузомъ муки не дошелъ до уст. Нейсса верстъ 80, но это случилось потому, что на пароходѣ не было лоцмана. Илычъ же, начиная отъ устья Ляги, въ весеннее время, вполнѣ можно назвать судоходнымъ, вода здѣсь держится долго и убываетъ не вдругъ, какъ по Щугору, а постепенно, что объясняется тѣмъ, что Илычъ еще выше устья Ляги имѣетъ порядочное протяженіе и мѣстами весьма тихое теченіе, что и препятствуетъ быстрой убыли воды.

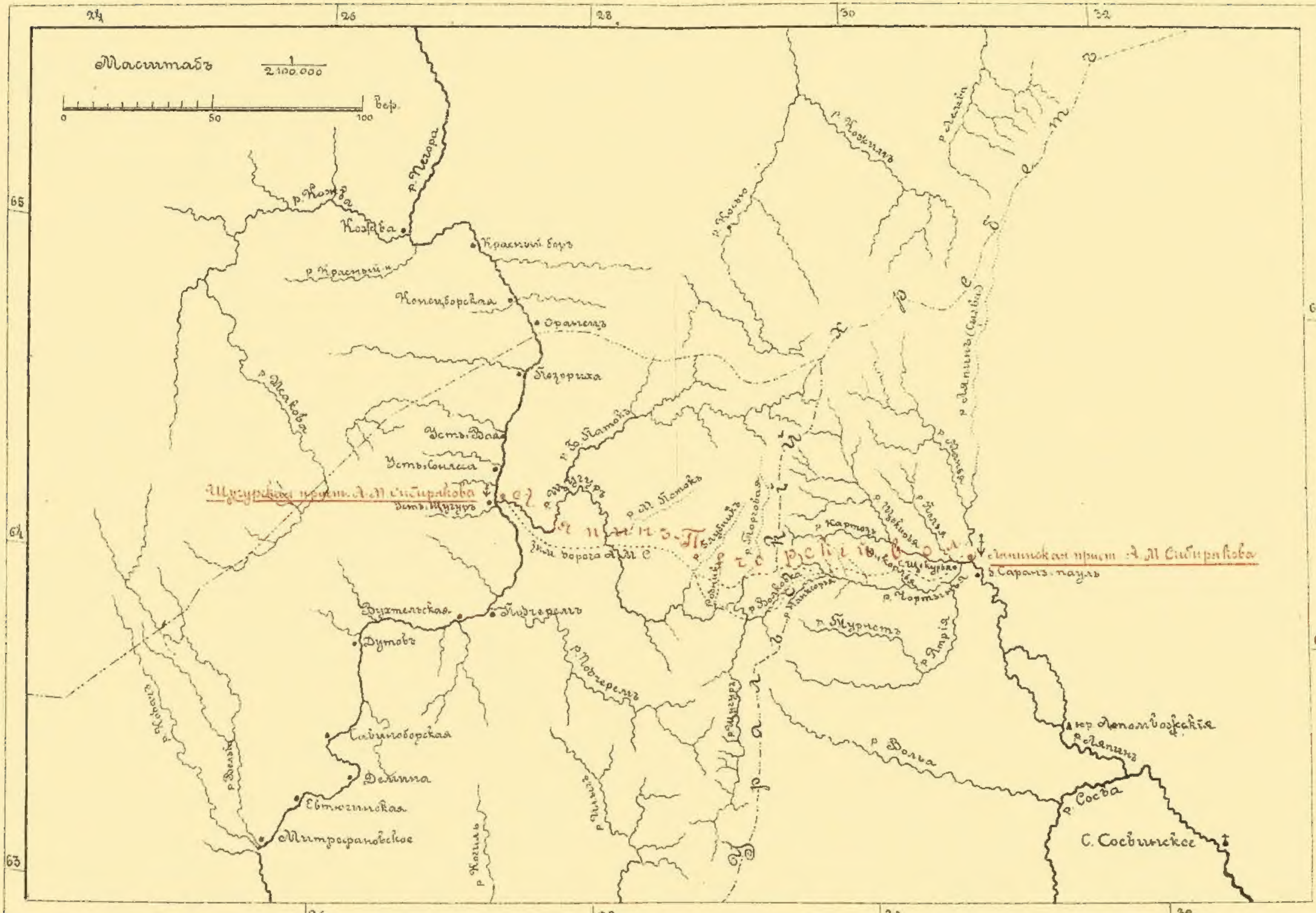
Такимъ образомъ получается путь на Печору, но въ виду того, что навигація въ устьѣ Печоры открывается иногда очень поздно, а именно около 20 іюля, можно въ весеннее время направлять грузы съ Илыча прямо въ Архангельскъ, если будетъ устроено соединеніе каналомъ Печоры и Вычегды, и именно такъ: Илычъ впадаетъ въ Печору въ 40 в. выше Троицко-Печорскаго селенія, находящагося при устьѣ р. Мылвы; рѣка Мылва весной довольно глубока и едва-ли не можетъ быть названа судоходной; поднявшись по ней, мѣстные жители *чрезъ волокъ, протяженія всего въ 8 верстъ,* переваливаютъ на другую Мылву, впадающую въ Вычегду. Волокъ между двумя Мылвами низмененъ, мѣсто частью песчаное, поэтому весьма естественной является мысль о соединеніи обѣихъ Мылвъ каналомъ. Если же дѣйствительно здѣсь представится возможность провести каналъ, какъ я въ томъ увѣренъ, то вотъ вамъ и будетъ путь, который дастъ возможность изъ Сибири доставлять грузы въ Архангельскъ, гдѣ навигація открывается въ началѣ мая, а иногда и въ концѣ апрѣля, съ водораздѣломъ между бассейнами р.р. Оби и даже Иртыша и Сѣверной Двины всего лишь около ста съ небольшимъ верстъ. Подобные волоки, сколько мнѣ извѣстно, встрѣчаются на землѣ не часто, поэтому весьма желательно было бы, чтобы на него было обращено то вниманіе, котораго онъ вполнѣ заслуживаетъ.

Типо-Литографія П. И. Макушина въ Томскѣ

На ней прилагаются 4 карты въ увеличенномъ масштабѣ по волокамъ: 1 Ляпинъ-Нелюдскому, 2 Мезень-Сосьвинскому и Мезенскому, 3 Мезенскому и 4 Тиманскому

Ляпинъ-Печорскій волокъ.

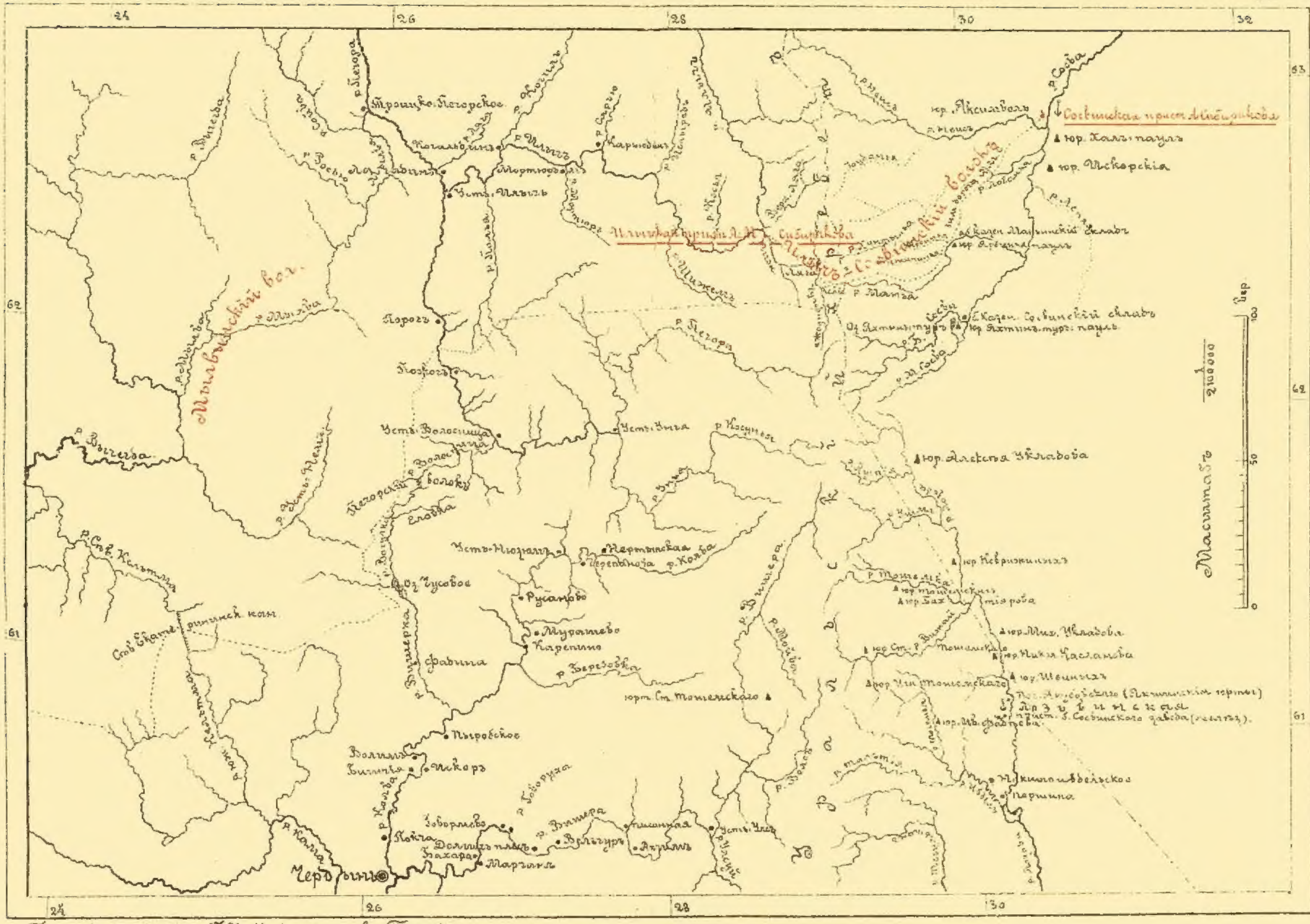
XI



Типо-литографія П. И. Макушина въ Томскѣ.

ИЛЫЧЬ-СОСВИНСКІЙ и МЫЛВИНСКІЙ ВОЛОКИ.

№ 2.



Типо-Литографія П. И. Макушина въ Томскѣ.

ИЛИМСКІЙ ОКРУГЪ.

№ 3.

72 74 76

57 56 55

Самахина
Зубиновская
Зарубина
Шубановское
Боровково
Нижне-Илимское
Макарова
Колозина
Баланова
Ефимцева
Мурзинская
Литвинцова
Оглоблина
Ихорева
Ихорева
Бадуна
Боровской острогъ
Михаевский женскій
Заимка Кутыгина
Заимка Грязовская
Кайгалова
Илимскъ
Илимскъ
Коймонова
Усть-Кутская
Жукская
Илимскъ
р. Ангара
р. Илимъ
р. Ока
р. Ангара
р. Лена
р. Кутыга
р. Кута
р. Орлинга
р. Лена
р. Табора
р. Тыя
р. Кутыга
р. Кута
р. Орлинга
р. Лена

Масштабъ 1 / 2.100.000

0 50 100 Вер

Типо-Литографія П. И. Макушина въ Томскѣ.

ЧИКОЙСКІЙ ВОЗБКЪ.

№ 4

76 78 80 82

52 51 50

оз. Байкалъ
р. Селенга
р. Курба
р. Хилокъ
Верхнеудинскъ
р. Уда
р. Модка
Саянтуевская
Тарбагатайское
Петровскій зав. чугун.
Боарская
р. Мунгунай
Тунгузскій Даванъ
Ново-Селенгинскъ
Николаевское
Шаралдайская
Мухоршибирское
Михайловскій
Нижнеколенское
Жилютуй
Усть-Калужская
Тонгузское
Ключевское
Кунгалей
р. Чикой
р. Селенга
Пронщиковскъ
Кяхта
Майминъ
Кударинское
р. Чикой
Савинъ
Малоетинское
Осинская
Фомина
Короткова
Бай-хоръ
р. Чикой
р. Осакань
р. Жилгова
Чикойскій
Ключевское
Прибличительное направленіе б. грунтовой дороги
Большой Торговый
Масштабъ 1 / 2.100.000

Типо-Литографія П. И. Макушина въ Иркутскѣ.